

Diario del Puerto

DIARIO DE LOGÍSTICA

AÑO XXXII · NÚMERO 7.487 · 22/4/2025 · MARTES

Diario de
INTERMODAL

Intermodal, nuevos espacios para nuevos tiempos



Grupo
Alonso

LA LOGÍSTICA INTEGRAL
NUESTRO ADN

www.grupo-alonso.com



navis®

Terminal Operating Systems

powered by  KALERIS



Modern. Secure. Reliable.

Are you ready to maximize productivity and reduce costs? That's our specialty.

Turn insights into action with Kaleris.
Advance your optimization journey today.

Connect with us at Booth 1072

    
EVERY MOVE MATTERS™

ZIG ZAG

JAIME PINEDO

jaimepinedo@grupodiario.com



España y América Latina, ahora más que nunca

La celebración de Intermodal South America, que en su 29ª edición regresa a su cita anual del 22 al 24 de abril en Sao Paulo, el corazón económico de Brasil, constituye en este agitado 2025 una excelente ocasión no sólo para explorar las oportunidades de negocio ligadas a la temática del evento, que exhibe la mayor oferta de productos y servicios de logística, tecnología, transporte de mercancías y comercio exterior del continente americano.

Además de lo anterior, que ya justificaría la visita de todo profesional del sector que mantiene relaciones comerciales con este mercado, América Latina concentra hoy más que nunca la atención mundial en un momento de especial transcendencia para la configuración de un nuevo orden global en el que la conquista de los mercados y el control de las cadenas de suministro es un objetivo prioritario para los diferentes bloques de poder.

En esta lucha por hacerse con mercados clave en América Latina desde el punto de vista de la explotación de recursos naturales como de posicionamiento geoestratégico y control de rutas comerciales clave, España y la Unión Europea afrontan el reto de ofrecer una estrategia convincente para América Latina. No se trata sólo de responder a la cada vez mayor presencia de China, sino también al regreso de Trump.

Con relación a China, a pesar de que su nivel de inversión no es comparable al de la UE ni a EE.UU., el pasado año hubo algunos ejemplos especialmente reveladores, como la inauguración del megapuerto de Chancay, en Perú, gestionado por COSCO Shipping; la entrada de Colombia en la Iniciativa de la Franja y la Ruta; el acercamiento de la Argentina de Milei a Pekín o el acuerdo con Brasil para impulsar inversiones.

La UE y España deberán estar también muy atentas a la penetración de Rusia en el continente sudamericano, mientras que el regreso de Trump a la presidencia de Estados Unidos, con Marco Rubio en el Departamento de Estado, abre numerosos interrogantes sobre la relación con América Latina.

En este inestable escenario se observa la creciente importancia del

"nearshoring" o reubicación de procesos comerciales o productivos a los países de América Latina más cercanos y baratos con relación a los mercados principales, a medida que las cadenas de suministro globales se adaptan a desafíos como las tensiones geopolíticas y los cambios económicos.

Esta cercanía y la práctica de subcontratar la producción a países cercanos, ofrece ventajas como la reducción de los costos logísticos, cierta afinidad cultural y la alineación de las zonas horarias. Todo ello hace que por su proximidad a Estados Unidos, América Latina haya surgido como una región clave para las empresas que buscan cadenas de suministro resilientes y eficientes.

Pero ante la incertidumbre que genera Trump, muchos países latinoamericanos intentarán diversificar sus relaciones o tratarán de nadar entre dos aguas, lo que será cada vez más complejo y podrían buscar nuevos socios para compensar los efectos de una guerra arancelaria.

América Latina se encuentra en un momento crucial, ofreciendo a las empresas la oportunidad de diversificar las cadenas de suministro y fomentar el crecimiento económico. Al superar los obstáculos y aprovechar las ventajas estratégicas, la región puede consolidar su posición en un mercado global en evolución. Desde una perspectiva económica, partiendo de una razonable estabilidad macroeconómica, hay cuestiones que abren oportunidades para la UE y España y que también plantean desafíos para 2025. Sin embargo, según las proyecciones del FMI, las perspectivas de crecimiento para el próximo quinquenio son sólo de un 2,5% anual.

La necesidad imperiosa de reactivar el crecimiento será un gran estímulo para atraer inversiones en sectores estratégicos, tarea en la que las empresas españolas pueden cumplir un papel fundamental. Una destacada representación de estas empresas está presente esta semana en Sao Paulo en Intermodal South America con el apoyo del ICEX y de Puertos del Estado, mostrando la capacidad de España para servir de puente entre América Latina y Europa. Ahora más que nunca.

España y la Unión Europea afrontan el reto de ofrecer una estrategia convincente para América Latina



PUNTO DE FUGA

RAÚL TARREGA

raulartarrega@grupodiario.com

@raulartarrega

Mares inseguros

Empecemos este Punto de Fuga de hoy con una obviedad. Cerca del 70% de la superficie de nuestro planeta está cubierta de agua. Algo que ya saben todos ustedes. Lo que puede que no conozcan tanto es que hace más de 20 años que la NASA, tras la indiscutible incidencia del cambio climático en el devenir de nuestro día a día, estudia la superficie de los océanos para comprender el importante papel que desempeña en nuestras vidas. Ese cambio climático que muchos se empeñan en negar está provocando que los océanos y mares se calienten más de lo que se debieran calentar, los glaciares reducen drásticamente su extensión deritiéndose sin pausa, lo que se traduce en un aumento del nivel del mar. Los datos de la NASA son concluyentes. Desde 1880, dicho nivel ha aumentado 20 centímetros. A partir de 1993, esta tendencia no ha hecho más que agravarse. Para el año 2100, las previsiones hablan de un aumento de entre 30 y 120 centímetros más, una horquilla en principio demasiado grande, y que va a depender de lo que hagamos como especie en los próximos años.

Ese aumento del nivel del mar ya no es una cuestión lejana cuyas consecuencias veamos en películas, series o documentales. Es un problema real que está impactando no sólo en nuestras vías, sino en el sector logístico. ¿O es que acaso el aumento del nivel del mar no va a tener consecuencias a largo plazo en las infraestructuras portuarias? Y, consecuentemente, si hay un impacto en los puertos, habrá cambios en las rutas marítimas y los servicios ofrecidos por las navieras. En un futuro, no será nada extraordinario que haya puertos que no entren en esa oferta porque será muy complicado operar de forma segura en ellos. Serán necesarias, pues, nuevas infraestructuras que ayuden a mantener las escalas de los buques porque, de lo contrario, el tejido industrial y empresarial que se encuentre en el hinterland de esos puertos perderá competitividad, y eso supondrá, indefectiblemente, un aumento de los costes y pérdida de riqueza. Esas nuevas infraestructuras

no saldrán de la nada, sino que deberán ser sufragadas con recursos públicos, unos recursos que tal vez no se empleen en otros cometidos más importantes. ¿De verdad estamos dispuestos a llegar a esta situación? ¿De verdad queremos esperar a ver cómo afecta una subida generalizada del nivel del mar a las cadenas de suministro y al comercio global? Nadie debería poner en duda que ignorar el aumento del nivel del mar implica mayores riesgos y costes cada vez más crecientes.

Aunque se están dando pasos para frenar esta deriva en la que estamos inmersos, lo cierto es que las acciones que se están llevando a cabo para revertir esta situación están demostrando ser del todo insuficientes, en especial por las trabas que todavía existen para desarrollar proyectos de marcado carácter ambiental en muchos países, España entre ellos. Según el último informe realizado por la consultora DNV para España, se ha constatado

¿De verdad queremos esperar a ver cómo afecta una subida generalizada del nivel del mar a las cadenas de suministro y al comercio global?

una expansión de energías renovables, especialmente solar y eólica. Sin embargo, aunque el informe destaca correctamente el liderazgo de España en renovables y en hidrógeno verde, hay que enfatizar que nuestro país aún enfrenta barreras importantes, como la burocracia en la concesión de permisos, la necesidad de mejorar la infraestructura de red y el reto de integrar energías intermitentes con almacenamiento y gestión inteligente del consumo. En nuestro caso hay que remarcar que las inversiones necesarias para poner en marcha estos proyectos sí llegan, y que el marco regular y normativo comienza a avanzar hacia una mayor agilidad, pero siguen existiendo cuellos de botella.

Son esos cuellos de botella los que pueden hacer que nos ahogemos a unos pasos de la orilla. Son las desavenencias entre países los que pueden hacer que llegado el momento de demostrar altura de miras, todavía estemos inmersos en cuestionar si es verdad que el cambio climático nos afecta y si debemos cambiar nuestro modelo económico por otro en el que no sean indispensables los combustibles fósiles.

LOGÍSTICA • Fernando D'Ascola, jefe de portfolio de Infraestructura y Tecnologías de Informa Markets, firma que organiza Intermodal

“La nueva ubicación de Intermodal South America nos permitirá seguir creciendo”

→ “La decisión de transferir Intermodal South America al Distrito de Anhembi fue estratégica y asertiva. La nueva ubicación ofrece una infraestructura moderna y ampliable, permitiendo que el evento crezca aún más en los próximos años”, explica a este Diario Fernando D'Ascola, jefe de portfolio de Infraestructura y Tecnologías de Informa Markets.

MARC VERGÉS

BARCELONA. Intermodal South America hace ya años que se convirtió en la feria de referencia del sector en Sudamérica y su crecimiento le ha llevado a cambiarse de sede para facilitar el trabajo y los traslados al evento de todos sus visitantes, que este año se espera que superen los 43.000.

El año pasado, Intermodal batió todos los récords de su historia: número de expositores, superficie ocupada, número de patrocinadores. Y este año cambiasteis la ubicación de la feria. ¿La intención es seguir creciendo?

El constante crecimiento de Intermodal South America en cada edición es un reflejo de la evolución de la economía brasileña y del aumento de la demanda del mercado internacional de soluciones logísticas más eficientes e innovadoras. La búsqueda de nuevas tecnologías, equipamientos y servicios impulsa los sectores

EL DATO

500

EXPOSITORES. La 29ª edición de Intermodal South America reunirá a más de 500 marcas expositoras, que presentarán las últimas innovaciones tecnológicas y operativas para los segmentos de logística, intralogística, transporte de carga y comercio exterior. Se prevé la visita de más de 43.000 profesionales durante los tres días de feria.



Fernando D'Ascola, jefe de portfolio de Infraestructura y Tecnologías de Informa Markets.

res de la logística, la intralogística, la tecnología, el transporte de carga y el comercio exterior, lo que refuerza la apuesta de la feria por cubrir estas necesidades y mostrar el potencial de estos sectores.

La decisión de transferir Intermodal South America al Distrito de Anhembi fue estratégica y asertiva. La nueva ubicación ofrece una infraestructura moderna y ampliable, permitiendo que el evento crezca aún más en los próximos años. Además, el distrito de Anhembi está ubicado en un punto estratégico de São Paulo, en la intersección exacta de los ejes Norte-Sur y Este-Oeste, lo que garantiza un fácil acceso

en automóvil, transporte público y autopistas.

En esta edición ampliamos el área disponible, lo que permitió incluir a varias empresas que estaban en lista de espera el año pasado. Es destacable el número

“El constante crecimiento de Intermodal es un reflejo de la evolución de la economía brasileña y del aumento de la demanda del mercado internacional de soluciones logísticas más eficientes e innovadoras”

de expositores que regresan al certamen, además de la importante participación de marcas debutantes.

Simultáneamente con Intermodal South America, se realiza la NT Expo - Negócios nos Trilhos, un evento tradicional del sector metro-ferroviario, con más de 100 empresas nacionales e internacionales que traen soluciones para el transporte de pasajeros y carga por ferrocarril.

¿Cuáles son los números esperados para esta edición?

La 29ª edición de Intermodal South America reunirá a más de 500 marcas expositoras, que presentarán las últimas innovaciones

tecnológicas y operativas para los segmentos de logística, intralogística, transporte de carga y comercio exterior.

Nuestra expectativa es recibir a más de 43.000 profesionales durante los tres días del evento, consolidando a Intermodal como el evento de soluciones logísticas más grande y completo de Sudamérica.

Además del cambio de sede, ¿habrá otras novedades?

Sí, la edición de 2025 traerá varias novedades para enriquecer aún más la experiencia de los participantes. Uno de los principales aspectos destacados será la ampliación del Área Externa de Demostración, que contará con una exposición dinámica de los últimos equipos y vehículos tecnológicos de alto rendimiento. Los visitantes podrán ver de cerca remolques, camiones, carretillas elevadoras, contenedores y otras soluciones innovadoras.

Además, Intermodal será sede de “Desembarça SP”, evento promovido por el Sindicato de Agentes de Aduana de São Paulo (SINDASP). Los días 23 y 24 de abril, de 9 a 12 horas, expertos, autoridades y profesionales del comercio exterior participarán en conferencias, talleres y charlas sobre los desafíos y oportunidades del sector.

Otra novedad es la 8ª edición del Premio Top of Mind Transport 2025, que llega con una propuesta renovada. El premio cuenta ahora con nuevas categorías que reflejan las transformaciones e innovaciones en el transporte de mercancías por carretera, reconociendo a empresas y profesionales que impulsan el sector. El premio se dividirá en cuatro grandes bloques: Insumos y Componentes, Servicios y Conectividad, Vehículos e Innovación y Liderazgo, destacando las mejores iniciativas y los principales protagonistas del mercado.

¿Habrá una tercera edición de la Cumbre Intermodal?

¿Cuáles serán los principales temas que pretenden discutir durante los congresos?

Sí, la edición 2025 traerá un programa de contenidos sólido y sin precedentes en la historia de Intermodal South America. La 3ª Cumbre Interlog se desarrollará

“Las empresas españolas tienen una presencia consolidada en Intermodal South America y vemos un interés continuo de estas empresas en ampliar su participación en el mercado regional”

durante los tres días del evento y contará con dos congresos simultáneos: la XXVIII CNL – Conferencia Nacional de Logística, promovida por ABRALOG, y el Congreso Intermodal Sudamérica. En total, serán cuatro tracks de contenidos con paneles, conferencias y casos, a partir de las 13:30 horas.

Los congresos abordarán temas estratégicos y operativos esenciales para el sector como: gestión y operaciones logísticas, tecnología e innovación, intralogística, transporte multimodal, comercio exterior, sostenibilidad, descarbonización, regulación y experiencia del consumidor.

Además, el evento contará con el Intermodal Arena, un espacio dedicado a contenidos gratuitos dentro de la feria, donde, de 14 a 19 horas, se realizarán conferencias y paneles sobre temas como transformación digital, conectividad en la cadena de suministro, ESG en logística y competitividad en el sector multimodal.

“El acuerdo entre la Unión Europea y Mercosur puede abrir nuevas oportunidades de negocio y fortalecer alianzas comerciales”

Otra novedad es el TI Innovations Arena, un entorno exclusivo para que las empresas expositoras presenten sus soluciones innovadoras. Ya están confirmadas las presentaciones de empresas como Albatroz Mga, Buyco, Checklist Fácil, Connect Sea, Descartes, EC Data, LKM Tecnología, Mappers, Sigreweb, Smartcomex, Spia Log y Vixtra Tecnología.

A finales de 2024 se presentó el acuerdo de asociación entre la Unión Europea y el Mercosur. ¿Este acuerdo potencia la presencia de empresas europeas en la feria?

Intermodal South America siempre ha sido un entorno estratégico para empresas internacionales que buscan expandir sus operaciones en América Latina. El acuerdo entre la UE y Mercosur puede abrir nuevas oportunidades de negocio y fortalecer alianzas comerciales, lo que na-

turalmente genera un creciente interés de las empresas europeas en la feria. Seguimos atentos a los movimientos del mercado y dispuestos a conectar a los principales actores del sector.

En relación con las empresas españolas, ¿cómo valora su presencia en la feria?

Las empresas españolas tienen una presencia consolidada en Intermodal South America y vemos un interés continuo de estas empresas en ampliar su participación en el mercado regional, y la feria sigue siendo un espacio estratégico para impulsar las conexiones y los negocios.

Por otro lado, el regreso de Donald Trump a la Casa Blanca significó el anuncio de un aumento de aranceles por parte de Estados Unidos con algunos países. ¿Cómo afectará esta situación a América Latina?

El comercio mundial está en constante evolución y los cambios en las políticas arancelarias y los acuerdos comerciales siempre traen desafíos y oportunidades para el sector logístico. Intermodal Sudamérica juega un papel fundamental al brindar un espacio de debate e intercambio de experiencias entre expertos y empresas, permitiendo al mercado adaptarse a nuevas dinámicas y buscar soluciones estratégicas para mantener la competitividad.

“Nuestra expectativa es recibir a más de 43.000 profesionales durante los tres días del evento”

De hecho, en esta edición de la 3ª Cumbre Interlog, se presentará un panel con el tema: “Geopolítica y Oportunidades de Negocios en Comercio Exterior”, para abordar las actuales dinámicas geopolíticas que configuran el comercio global, los desafíos que enfrentan las empresas para adaptarse a las nuevas realidades y las oportunidades estratégicas para Brasil y América Latina para ampliar su relevancia en el escenario internacional.



La feria deja su ubicación anterior y su nueva sede será en el Distrito de Anhembi.

Innovación y Formación

en Puertos, Transporte y Logística



www.fundacion.valenciaport.com

LOGÍSTICA • Cinco autoridades portuarias están presentes en la feria

Las empresas y puertos españoles quieren aprovechar el reciente acuerdo comercial entre la UE y Mercosur

→ Una amplia representación de empresas y autoridades portuarias españolas vuelven a estar presentes en una nueva edición de Intermodal South America con el objetivo de mejorar las relaciones con sus clientes de Suramérica y seguir abriendo negocio en el continente.

MARC VERGÉS

BARCELONA. Cinco serán las autoridades portuarias presentes en la feria: Algeciras, Barcelona, Bilbao, Las Palmas y Valencia, todas ellas bajo el paraguas de Puertos del Estado. Los representantes del organismo estatal comentan a Diario del Puerto que “nuestro objetivo en Intermodal South America es captar e impulsar los tráficos entre Europa y América del Sur, de los que gran parte tienen origen/



Representantes de diferentes empresas y autoridades portuarias españolas en Intermodal South America 2024.



SOLUCIONES INTERNACIONALES

SERVICIOS

- Transporte marítimo
- Transporte aéreo
- Transporte terrestre
- Aduanas

ESPECIALISTAS EN

☒ Reefer

☒ Pharma & Healthcare

☒ Tanks

☒ Project Cargo

www.groupmpg.com

destino Brasil, siendo uno de los principales socios comerciales de España en América, lo que explica la importancia de esta feria”. Este año, la feria llega tras el acuerdo comercial entre la Unión Europea y Mercosur. Desde Puertos del Estado consideran que el acuerdo UE-Mercosur contribuirá significativamente a reforzar los flujos comerciales entre Europa y América Latina y abrirá nuevas oportunidades para el comercio exterior.

Este incremento previsto en el tráfico marítimo, señalan, “beneficiará directamente a los puertos españoles, especialmente aquellos con conexiones consolidadas con la región del

Puertos del Estado:
“Nuestro objetivo en Intermodal South America es captar e impulsar los tráficos entre Europa y América del Sur”

Mercosur, y permitirá fortalecer el papel de España como plataforma logística clave entre ambos continentes”.

Además de los puertos, también habrá representantes de diferentes empresas del sector logístico, entre ellas Transglory, IFS y Erhardt Ertransit.



Captar e impulsar nuevo tráfico entre Europa y América del Sur, objetivos de las empresas españolas presentes en Intermodal.

EN PRIMERA PERSONA

Transglory

Transglory es una de las empresas españolas que está presente en Intermodal. “Nuestra participación en Intermodal tiene como objetivo principal reunirnos con nuestros socios, corresponsales, navieras y clientes; buscamos alinear estrategias, fomentar sinergias y optimizar procesos, con el fin de seguir avanzando en nuestro camino hacia el crecimiento sostenido y la excelencia operativa que hemos venido desarrollando en los últimos años”, destaca el director comercial de la compañía, Gonzalo Jerez.

Para la firma, “este encuentro facilita el intercambio de ideas, el establecimiento de nuevas colaboraciones y la actualización sobre las últimas tendencias y tecnologías en logística, lo que lo convierte en un punto de encuentro imprescindible para profesionales y empresas del sector”.

Jerez explica que la compañía tiene planes “muy ambiciosos” para expandir sus operaciones de exportación hacia los países de Sudamérica, así como hacia Centroamérica y el Caribe.



Gonzalo Jerez
DIRECTOR COMERCIAL DE TRANSGLORY

IFS

El objetivo de IFS en Intermodal South America es “seguir reforzando nuestra presencia ya como miembros del grupo MSL en un mercado de tanta relevancia global”, cuenta a Diario del Puerto Rubén Martínez, LCL Chief Commercial Officer en IFS España.

Desde siempre IFS ha tenido lazos muy estrechos con el mercado sudamericano. En 2020 pasaron a ser miembros del Grupo MSL, “un referente en este mercado, que ha estado y está a la vanguardia”, señala Martínez.

El Grupo MSL tiene oficinas propias en todos los países de la zona e incluso más de una en alguno de ellos. “Como IFS, es muy positivo ser un miembro destacado del Grupo y nuestra estrategia es seguir creciendo en la zona gracias también a nuestra capacidad de ofrecer el multiproducto como NLO (Neutral Logistics Operator)”, concluye el LCL Chief Commercial Officer en IFS España.



Rubén Martínez
LCL CHIEF COMMERCIAL OFFICER
EN IFS ESPAÑA

Erhardt Ertransit

Erhardt Ertransit asiste a Intermodal para aprovechar “una oportunidad única para fortalecer relaciones con clientes, socios y proveedores en un entorno muy abierto y dinámico”.

Fernando Oviedo, Deputy Managing Director, y Gorka Loranca, Head of Network, de Erhardt Ertransit señalan que “es un evento en el que debemos estar presentes para seguir de cerca las tendencias comerciales que marcan la evolución del sector logístico en Sudamérica”. En este sentido, la relación comercial de la compañía con Sudamérica comenzó enfocada en la exportación de productos españoles, pero en los últimos años han fortalecido el comercio en ambas direcciones.

Los directivos destacan que “nuestro crecimiento en Sudamérica es una realidad”. Erhardt Ertransit apuesta por la región desde una doble perspectiva: “por un lado, impulsando el negocio directo entre Europa y Sudamérica, fortaleciendo nuestras conexiones logísticas y comerciales; por otro, su filial en China actúa como un puente estratégico entre Asia y Suramérica, facilitando principalmente las operaciones con los países que miran al Pacífico”.



Fernando Oviedo, Deputy Managing Director, y **Gorka Loranca**, Head of Network, de Erhardt Ertransit.

Kaleris

Kaleris está emocionada por participar en Intermodal porque es una de las ferias comerciales más importantes para soluciones de logística, transporte y cadena de suministro en la región. “Hemos participado en ediciones anteriores y sigue siendo una oportunidad estratégica para interactuar directamente con clientes y socios”, explica a este Diario Martin Bardi, VP Americas TOS and Global CVS Sales de Kaleris.

El objetivo más importante de la compañía en la feria será interactuar con sus clientes y socios, fortalecer sus relaciones y discutir nuevas formas de trabajar juntos. Esperan establecer nuevas conexiones en la región. “También esperamos que los asistentes continúen conociéndonos como Kaleris, un proveedor global de software para la cadena de suministro. Aunque nuestra marca Navis es bien conocida por los sistemas operativos de terminales, Kaleris también cuenta con soluciones de transporte, patio, ferrocarril y depósitos, y ofrecemos tecnología que gestiona el ciclo de vida del mantenimiento y la reparación intermodal”, detalla Bardi.

En este sentido, en Intermodal destacarán su suite integral de soluciones de ejecución de la cadena de suministro, con un enfoque en sus sistemas operativos de terminales que se especializan en la optimización de carga general, así como en RTGs y tractores de terminal. “Estas soluciones están diseñadas para ayudar a las empresas a reducir los gastos operacionales, hacer más con la infraestructura que tienen y mantenerse competitivas en un mercado en constante evolución”, concluye Martin Bardi.

Kaleris tiene una presencia creciente en Sudamérica, donde trabajamos estrechamente con clientes de todo el ecosistema de logística y cadena de suministro, incluidos puertos, terminales, exportadores y transportistas.



Martin Bardi
VP AMERICAS TOS AND GLOBAL CVS
SALES DE KALERIS



El 14 de noviembre se inauguró el Puerto de Chancay en Perú, la primera inversión de COSCO Shipping en un puerto verde e inteligente en Sudamérica y que aspira a ser un puerto hub en la zona.

LOGÍSTICA • El gran potencial económico de la región se enfrenta a una serie de desafíos logísticos que limitan su competitividad global

La logística asume la misión de deshacer el nudo gordiano del futuro de América Latina

→ El ecosistema logístico de América Latina vive un punto de inflexión con oportunidades de crecimiento sin precedentes, pero también con ineficiencias que debe resolver con modernas infraestructuras, una mayor integración regional y la estandarización de procedimientos, entre otras mejoras.

JAIME PINEDO

BILBAO. Según el último informe de America's Market Intelligence (AMI), en 2024, el tamaño del mercado logístico de América Latina alcanzó un volumen de 360.000 millones de dólares con una tasa de crecimiento anual compuesta (TCAC) esperada del 6,6% hasta 2030.

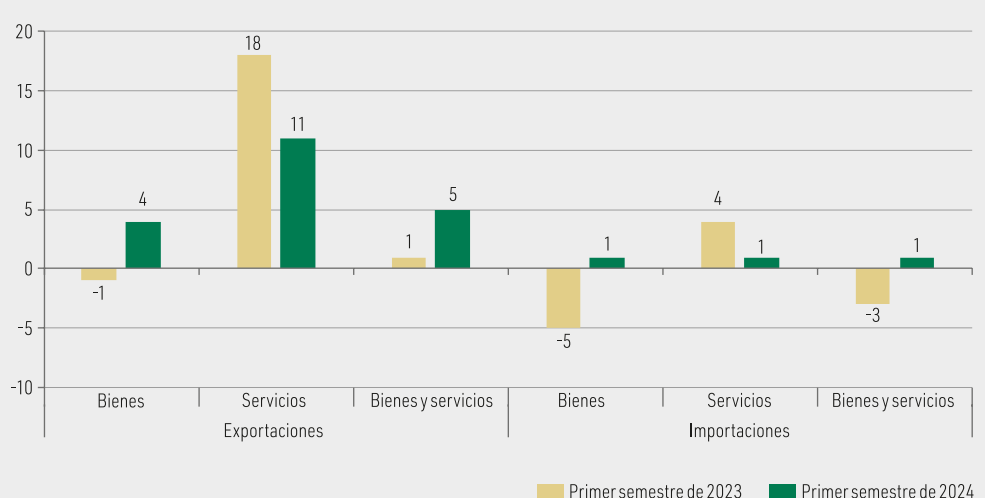
Dichas cifras sitúan a América Latina como una región con un gran potencial económico que basa riqueza en sus vastos recursos naturales, un mercado en expansión y su estratégica posición geográfica. Sin embargo, la región

Débil recuperación del comercio en el mundo y la región en 2024

Tras caer un 1,2% en 2023, el volumen del comercio mundial de bienes creció a una tasa interanual del 1% en el período que va de enero a julio de 2024. La debilidad de esta recuperación refleja el impacto combinado de la incertidumbre sobre las perspectivas de crecimiento de la economía mundial y de un entorno marcado por un creciente proteccionismo, tensiones geopolíticas y perturbaciones en el transporte marítimo.

Durante el primer semestre de 2024, el comercio de bienes y servicios de la región latinoamericana mostró un mayor dinamismo que en la primera mitad de 2023. El crecimiento interanual del valor de las exportaciones fue mayor que el de las importaciones (5% y 1%, respectivamente). A su vez, las exportaciones de servicios crecieron mucho más que las de bienes (11% y 4%, respectivamente).

En el caso de estas últimas, su expansión estuvo impulsada por los sectores primarios: productos agrícolas y agro-



América Latina y el Caribe: variación interanual del valor del comercio de bienes y servicios, primer semestre de 2023 y de 2024. Fuente: CEPAL.

pecuarios (11%) y minería y petróleo (11%). En contraste, las exportaciones de manufacturas se mantuvieron estancadas.

Por su parte, las importaciones regionales de bienes y de servicios crecieron solo un 1% en el primer semestre de 2024. Ello muestra la debilidad de la demanda en un contexto de bajo crecimiento persistente y en el cual se estima que el producto regional crecería solo un 1,8% en 2024.

enfrenta una serie de desafíos logísticos que limitan su competitividad global.

Deficiente infraestructura

Uno de los mayores retos logísticos en América Latina es la falta

de infraestructura adecuada para el transporte de mercancías, ya que muchas carreteras,

puertos y trazados ferroviarios no están en condiciones óptimas, lo que genera retrasos y



Javier Medina-Vásquez, secretario ejecutivo adjunto de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).



La autopista Panamericana, con 17.848 km de largo, une a casi todos los países del continente americano.

costos adicionales. La falta de inversión en modernización y mantenimiento de estas vías dificulta el acceso a mercados nacionales e internacionales, lo que urge a incrementar la inversión en infraestructura a través de alianzas público-privadas y de programas de cooperación internacional para mejorar la conectividad regional.

El último informe anual "Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe", que elabora la División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), un organismo regional de las Naciones Unidas, constata, como uno de los grandes retos para la región, "la necesi-

dad de mejorar su infraestructura de transporte y logística, para dar mayor fluidez al comercio y aumentar su competitividad internacional".

Círculo "poco virtuoso"
"En un círculo poco virtuoso, los bajos niveles de crecimiento económico en la región observados en la última década se han

traducido en niveles también reducidos de inversión pública y privada y, por ende, en un acervo de infraestructura que es insuficiente para dinamizar a su vez las economías y promover el desarrollo productivo", asegura el secretario ejecutivo adjunto del CEPAL, Javier Medina-Vásquez.
"Destinar los recursos necesarios para dar mantenimiento y ►

EL DATO

35%

COSTO LOGÍSTICO. Los costos logísticos en América Latina llegan a representar hasta el 35% del precio final de los productos.

An advertisement for Valenciaport. The background is a blue sky with a large, colorful, abstract structure made of many small cubes, resembling a bridge or a large container stack. In the top right corner, the Valenciaport logo is displayed, featuring a stylized bird and the text "valenciaport" and "Autoridad Portuaria de Valencia". In the center, the text "En lo grande y en lo pequeño" is written in a large, bold font. In the bottom right corner, there is a small inset image showing two workers in hard hats and safety vests, one holding a clipboard and the other looking at it. The word "loaded!" is written above them. At the bottom, the word "valenciaport" is written in a large, bold font, and the word "CONECTAMOS" is written in a large, bold font.

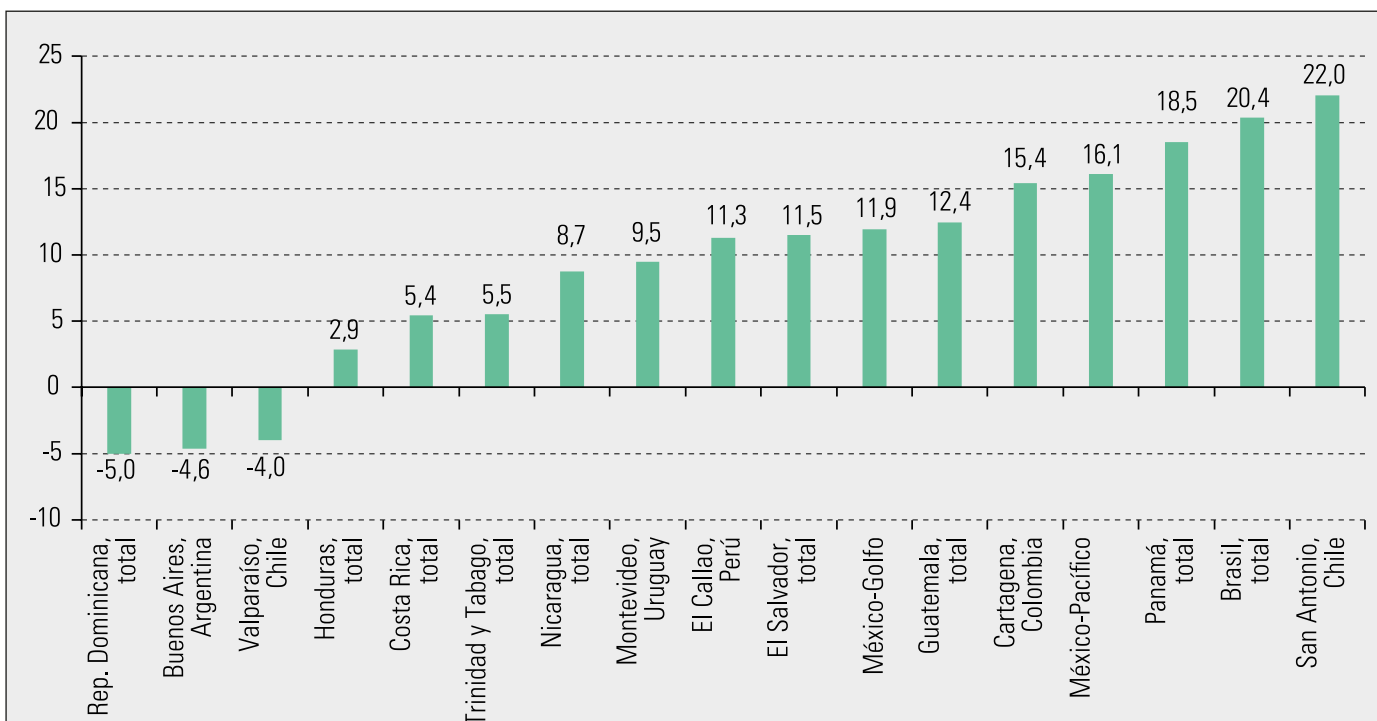
◀ reparar la infraestructura existente, mejorar los marcos técnico y regulatorios, y prepararse para los desafíos del cambio climático y los fenómenos extremos que lo acompañan son actualmente una prioridad para la región”, añade.

Altos costos logísticos

Los costos logísticos en América Latina suelen ser elevados en comparación con otras regiones del mundo, llegando a representar hasta el 35% del precio final de los productos, frente al 8% en Europa. Según un informe de la American Society of International Law, la importación de mercancías a América Latina lleva aproximadamente 32 días, de los cuales alrededor de 28 se corresponden a la clasificación de las mercancías a través de las aduanas y de los agentes aduaneros del país. Como resultado, los costos aduaneros y la acumulación de inventario llegan a ser excesivamente altos.

El secretario ejecutivo adjunto del CEPAL, Javier Medina-Vásquez, urge a “mejorar las infraestructuras de transporte y logística para dar mayor fluidez al comercio y aumentar la competitividad internacional” de la región

Factores como la ineficiencia en los procesos de transporte, la falta de tecnología en la gestión de la cadena de suministro y la burocracia aduanera contribuyen a estos costos elevados. Ello hace necesario



La mayoría de los principales puertos de América Latina y el Caribe tuvieron tasas de crecimiento positivas en el tráfico durante los primeros seis meses de 2024. Fuente: CEPAL.

El péndulo de la actividad portuaria en América Latina sigue oscilando

Durante el período 2023-2024, el sector portuario en América Latina y el Caribe (ALC) estuvo caracterizado por una marcada volatilidad e incertidumbre. No obstante, durante el primer semestre de 2024 se exhibió una recuperación significativa en términos de tráfico, aunque el contexto global continúa enfrentando grandes desafíos. Puede decirse que, tal como ha ocurrido durante los últimos años, el péndulo de la actividad portuaria sigue oscilando, lo cual refleja un entorno donde la estabilidad es complicada de lograr y se requiere una monitorización y adaptación constantes.

Un factor clave que ha influido en el desempeño portuario de la región es su alta dependencia de las condiciones económicas y geopolíticas globales. Dichas tensiones, que parecen lejanas de alcanzar una resolución, junto con los fenómenos climáticos adversos, como la sequía en el Canal de Panamá y las interrupciones en las principales rutas marítimas, han provocado una nueva ola de disrupciones.

Estos eventos han ralentizado la recuperación que se había observado en 2023, y han afectado significativamente las operaciones logísticas en la región. A nivel estructural, los principales puertos de la región han mantenido una jerarquía estable. Sin embargo, dicha estabilidad no ha garantizado un progreso uniforme. Mientras algunos puertos han mejorado su posición en los rankings, otros enfrentan desafíos relacionados con la modernización de la infraestructura y la adaptación a las crecientes demandas de una logística más eficiente.

En particular, los puertos medianos y pequeños requieren esfuerzos adicionales vinculados a la modernización para mantenerse competitivos y aumentar su capacidad operativa.

Un desafío importante es la progresiva concentración en las alianzas navieras a nivel global, que ha beneficiado a los grandes actores del sector y ha incrementado la presión sobre los puertos más pequeños. Estos enfrentan limitaciones tecnológicas y una gobernanza a menudo desactualizada, lo que representa un obstáculo para ofrecer servicios logísticos avanzados y competitivos.



**GRUPO
RAMINATRANS
INTERNATIONAL
FORWARDERS**

VALENCIA · MADRID · BARCELONA · ALICANTE
CASTELLÓN · BILBAO · ZARAGOZA · ALGECIRAS · SEVILLA
GRAN CANARIA · PALMA DE MALLORCA · VIGO
A CORUÑA · GIJÓN · MURCIA · RIBARROJA
RIGA · MIAMI · CIUDAD DE MÉXICO · ESTAMBUL
NUEVA DELHI · KUALA LUMPUR · BANGLADESH
BANGKOK · NINGBO · SHENZHEN · QINGDAO
HONG KONG · SHANGHAI · XIAMEN · DALIAN
XINGANG · TIANJIN

Logistics Solutions





Trenes Argentinos Cargas opera las tres líneas estatales de ferrocarriles de mercancías para potenciar la producción y las economías regionales.

implementar tecnologías innovadoras como la automatización de procesos aduaneros, el uso de big data para optimizar

rutasy la digitalización de la documentación logística. En este sentido, los marcos regulatorios complejos y la burocracia exce-

siva dificultan el comercio y la logística en la región. Los trámites aduaneros prolongados, las normativas inconsistentes

entre países y la falta de armonización de políticas comerciales obstaculizan la fluidez del comercio internacional, lo que hace necesario promover acuerdos regionales para la estandarización de regulaciones y la simplificación de procesos aduaneros.

Seguridad e integración regional

Otro de los aspectos que limitan la competitividad logística de América Latina es la inseguridad que presentan muchas rutas de transporte en la región, donde el robo de mercancías, los asaltos a camiones y la corrupción en algunos puntos de control rebajan la confianza en el sistema logístico e incrementan los costos operativos.

Junto a ello, la insuficiente integración logística entre los países que configuran la región limita la su capacidad para competir en mercados globales. Las mencionadas diferencias en infraestructura, regulaciones y procedimientos aduaneros dificultan el tránsito eficiente de mercancías entre los estados latinoamericanos.

Iniciativas como la Alianza del Pacífico o Mercosur deben servir, por tanto, para fortalecer la cooperación en materia de logística y comercio internacional.

Tecnología e innovación

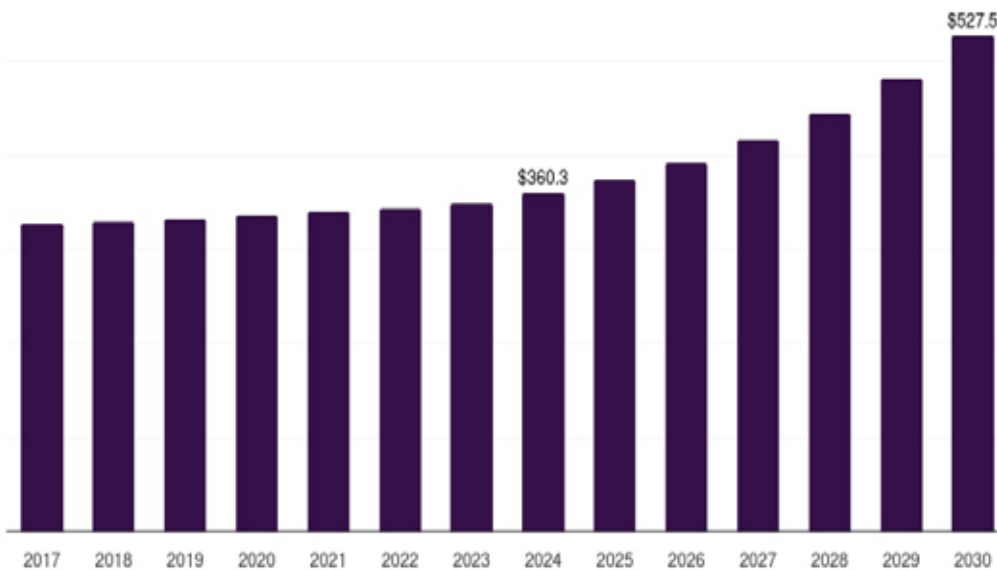
A pesar de los avances experimentados a escala global en tecnología aplicada a la logística, muchas empresas en América Latina continúan operando con sistemas obsoletos, haciendo que la ausencia de acceso a herramientas digitales limite la eficiencia y competitividad de las cadenas de suministro.

Los largos trámites aduaneros, las normativas confusas entre países y la falta de armonización de políticas comerciales obstaculizan la fluidez del comercio internacional

Además de la necesidad de fomentar la adopción de tecnologías avanzadas como la inteligencia artificial, entre muchas otras, para mejorar la transparencia y eficiencia de la logística, el sector logístico en América Latina se enfrenta a una importante escasez de profesionales especializados en gestión de la cadena de suministro, logística y transporte internacional, lo que reduce la competitividad de las empresas y afecta la calidad del servicio.

El reto de la sostenibilidad

Por último, América Latina también se enfrenta a importantes retos de orden medioambiental derivados de su actividad logística. En este sentido, el crecimiento del comercio en la región ha incrementado las emisiones de carbono y el impacto ambiental de las operaciones logísticas. La falta de regulaciones claras sobre transporte sostenible y energías renovables agrava un problema que requiere, entre otras acciones, la promoción del uso de energías limpias en el transporte, el desarrollo de infraestructura para la movilidad eléctrica y el fomento de la utilización de envases biodegradables en la cadena de suministro.



El tamaño del mercado logístico de América Latina alcanzó en 2024 un volumen de 360.000 millones de dólares con una tasa de crecimiento anual compuesta (TCAC) esperada del 6,6% hasta 2030. Fuente: AMI.

RAVELLO

THE SIMPLEST WAY

TRÁNSITO AÉREO, MARÍTIMO Y TERRESTRE
TRÁMITES ADUANEROS
ASESORAMIENTO DE COMERCIO EXTERIOR
ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN
PROJECT CARGO

www.ravello.es

Oficinas en Valencia - Castellón - Sagunto

C/ Dr. J.J. Dómine, 6/3/13, 46011 Valencia - Tel. +34 96 367 97 00



MARÍTIMO • España consolida su posición como uno de los principales socios económicos de América Latina

Latinoamérica: socio comercial y logístico preferente de la economía española

→ La historia sitúa a Latinoamérica en el corazón de la internacionalización de España, en una relación tan sólida como diversa en la que la logística es un aliado esencial para garantizar la competitividad del comercio entre ambas orillas del Atlántico. El entendimiento es mutuo y, pese a las cotas alcanzadas, la potencialidad sigue siendo enorme.

MARINA CARTAGENA

MADRID. España consolida su posición como uno de los principales socios económicos de América Latina. Según los últimos registros, en 2024 se exportaron desde España hacia América Latina mercancías por un valor de 20.750 millones de euros, mientras que las importaciones procedentes de la región ascendieron a 26.317 millones de euros. El volumen importado —más de 38 millones de toneladas— duplica al exportado, lo que en buena medida se explica por el tipo de productos que viajan entre ambos continentes: materias primas frente a productos industrializados.

En 2024 las exportaciones crecieron un 1,97% y las importaciones aumentaron un 13,45%

Si comparamos los resultados con 2023, se observa de nuevo un crecimiento puesto que el valor de las importaciones fue de 23.196 millones de euros y de las exportaciones de 20.349 millones de euros. En base a estas cifras, en 2024 las exportaciones crecieron un 1,97% y las importaciones aumentaron un 13,45%.

Mercados

En este contexto, dos países destacan por su peso estratégico. Brasil se convirtió en 2024 en el principal socio comercial latinoamericano de España en términos de importaciones, con 8.767 millones de euros, una cifra que supera ampliamente al resto de la región. La economía



Brasil recibe 3.230 millones de euros en exportaciones desde España.

brasileña ha destacado por su capacidad agroindustrial y sus recursos naturales, es una fuente de productos como soja, café, petróleo, carne o minerales.

Le sigue México, con 6.153 millones de euros en importaciones. A diferencia de Brasil, el intercambio con México está mucho más diversificado, incluyendo automóviles, componentes electrónicos, productos industriales y bienes intermedios.

Por el lado de las exportaciones, México también lidera el ranking como principal destino latinoamericano de productos españoles, con más de 6.000 millones de euros. España exporta a México maquinaria, equipos electrónicos, productos farmacéuticos y vehículos, en un flujo comercial de alto valor añadido que fortalece su presencia en el continente.

Brasil, por su parte, recibe 3.230 millones de euros en exportaciones desde España, consolidando una relación sólida, aunque más centrada en maquinaria, productos químicos y componentes industriales. Junto a México, forma el eje económico sobre el que se estructura buena parte de la relación entre España y América Latina.

Un caso particular es el de Panamá, tercer país latinoamericano por volumen de exportaciones

españolas, con 2.210 millones de euros. Su papel como hub logístico interamericano gracias al Canal de Panamá y su sistema portuario moderno lo convierte en un punto clave para la redistribución de mercancías europeas hacia el resto del continente. Aunque no tiene un mercado interno comparable al de Brasil o México, su conectividad lo coloca como un socio estratégico.

Otros países destacados por el valor de sus intercambios comer-

ciales son Perú (2.092 millones de euros), Chile (1.731 millones de euros), Argentina (1.496 millones de euros) y Colombia (858 millones de euros), cada uno con perfiles diferenciados: minería, agroindustria, energía, tecnología intermedia, textiles o café. Estos datos reflejan la pluralidad de relaciones bilaterales que España mantiene con cada uno de los países latinoamericanos.

España importa principalmente materias primas desde América

Latina. Entre las partidas más relevantes en 2024 se encuentran: combustibles minerales y aceites (1.399 millones de euros); minerales metálicos y escorias (2.260 millones de euros); productos del mar, pescados y crustáceos, (1.558 millones de euros); frutas, semillas oleaginosas y plantas industriales (1.498 millones de euros); alimentos para animales y residuos alimentarios (1.089 millones de euros). En contraste, las principales categorías de las expor-

Brasil, México y Venezuela: mayores intercambios con España

Brasil, México y Venezuela despuntan en el intercambio marítimo con España en 2024. Los intercambios españoles con los 21 principales países latinoamericanos sumaron más de 61,8 millones de toneladas. Brasil encabeza el ranking con un volumen total de más de 30 millones de toneladas, lo que representa cerca del 50% del total. Le siguen México y Venezuela, países que también destacan por su presencia exportando en el mercado europeo. Colombia, Chile y Perú completan el grupo de países con intercambios superiores al millón de toneladas.

Uno de los desafíos de cara a futuro será, por tanto, continuar fortaleciendo estos lazos comerciales, promoviendo rutas sostenibles y eficientes.

TRÁFICO POR PAÍSES DE LATINOAMÉRICA

PAÍS ORIGEN/DESTINO	TONELADAS
BRAZIL	30.176.968
MÉXICO	12.093.663
VENEZUELA	3.581.221
ARGENTINA	3.285.736
COLOMBIA	2.050.602
PERÚ	2.028.702
CHILE	1.950.265
ECUADOR	1.270.483
URUGUAY	1.044.742
COSTA RICA	1.005.876
REPÚBLICA DOMINICANA	866.010
CUBA	616.384
PANAMÁ	557.738
GUATEMALA	381.058
PUERTO RICO	259.108
PARAGUAY	234.516
HONDURAS	158.699
EL SALVADOR	110.107
JAMAICA	81.677
NICARAGUA	59.727
BOLIVIA	791
TOTAL	61.814.073

Fuente: Puertos del Estado.



Barcelona es uno de los puertos españoles clave que actúa como hub logístico y puerta de entrada a la UE para mercancías sudamericanas.

taciones españolas fueron: maquinaria y artefactos mecánicos (3.005 millones de euros); productos químicos orgánicos (2.055 millones de euros); vehículos y sus partes (1.581 millones de euros); equipos eléctricos y electrónicos (1.341 millones de euros); y productos farmacéuticos (1.004 millones de euros).

Esta diferencia en importaciones y exportaciones muestra el papel de España como proveedor tecnológico y de innovación para América Latina, mientras que la región se posiciona como una fuente esencial de materias primas, alimentos y energía.

Puertos españoles

Con este telón de fondo, el tráfico de mercancías en los puertos españoles con Latinoamérica ascendió en 2024 a 65,7 millones de toneladas. Esto representa un 11,78% del tráfico total portuario, que sumó 557.784.253 toneladas. Concretamente, en el año 2024 hubo un tráfico con Latinoamérica de 26.595.463 toneladas de graneles líquidos; 24.544.134 toneladas de mercancía general; y 14.562.436 toneladas de graneles sólidos. Un total de 48,91 millones fueron toneladas desembarcadas (import) y 16,79 millones fueron toneladas embarcadas (export).

La economía brasileña ha destacado por su capacidad agroindustrial y sus recursos naturales

Este volumen reafirma la magnitud del intercambio marítimo con respecto a otras regiones del mundo y subraya la importancia estratégica de América Latina como socio comercial clave para el sistema portuario español. Los principales orígenes

destinos de los graneles líquidos operados en puertos españoles están encabezados por Brasil, con 10.527.660 toneladas; México, con 8.504.665 toneladas; y Venezuela, con 3.184.561 toneladas. En graneles sólidos predomina Brasil, con 9.627.647 toneladas; Argentina, con 1.580.397 toneladas; y Colombia, con 1.073.817 toneladas. En mercancía general destaca Brasil, con 10.021.661 toneladas; México, con 3.007.933 toneladas; y Argentina, con 1.495.100 toneladas.

Si nos centramos en el país de referencia, Brasil, en graneles líquidos conecta principalmente con los puertos de Bahía de Algeciras (2.938.505 toneladas), Cartagena (2.706.261 toneladas) y Bilbao (1.608.402 toneladas). En graneles sólidos, conecta principalmente con los puertos de Cartagena (1.502.629 toneladas), Gijón (1.442.099 toneladas) y Tarragona (1.178.596 toneladas). En mercancía general, Brasil mueve 3.236.182 toneladas con Bahía Algeciras; 2.549.703 toneladas con Valencia; y 1.753.359 con Barcelona.

Detrás del intercambio de mercancías hay una red logística que conecta ambos lados del océano. En ese sentido, cinco puertos españoles se han consolidado como los principales nodos de exportación e importación hacia América Latina: Bahía de Algeciras, Cartagena, Valencia, Bilbao y Barcelona.

El Puerto de Bahía de Algeciras es el líder absoluto del sistema portuario español, con 11,3 millones de toneladas y 547.000 TEUs movilizados en 2024. Su situación geográfica, en el cruce del Atlántico y el Mediterráneo, le otorga una posición privilegiada para el transbordo internacional y el tráfico intercontinental.

En segundo lugar, Cartagena destaca por sus 10,1 millones de toneladas, aunque con solo 3.913 TEUs, lo que refleja su especializa-

ción en graneles líquidos y sólidos. Es un puerto vital para el comercio energético, especialmente por su conexión con el sector petrolero y químico.

Valencia, con 7,6 millones de toneladas y 543.986 TEUs, es el principal puerto de contenedores peninsular y rivaliza con Algeciras en carga contenerizada. Es la principal puerta de entrada y salida para productos manufacturados, agroalimentarios y bienes de consumo, y un punto de enlace clave con América Latina.

Bilbao, con 7,49 millones de toneladas y 50.000 TEUs, es el puerto industrial del norte, orientado a maquinaria, automoción y productos intermedios. Mientras que Barcelona, con 6 millones de

EXPORTACIONES 2024 CON DESTINO LATINOAMÉRICA		IMPORTACIONES 2024 PROCEDENTES DE LATINOAMÉRICA	
PAÍS	VALOR EXPORTACIONES	PAÍS	VALOR IMPORTACIONES
MÉXICO	6.041.467,05	BRASIL	8.767.082,73
BRASIL	3.234.475,54	MÉXICO	6.153.285,93
PANAMÁ	2.215.074,35	PERÚ	2.092.941,67
CHILE	1.774.260,99	CHILE	1.730.723,20
COLOMBIA	1.113.569,17	ARGENTINA	1.496.038,93
R. DOMINICANA	1.053.313,39	VENEZUELA	1.390.411,74
ARGENTINA	995.816,71	GUAYANA	1.176.645,25
CUBA	803.519,33	ECUADOR	943.022,68
PERÚ	792.580,46	COLOMBIA	620.085,25
ECUADOR	524.854,35	COSTA RICA	465.411,19
GUATEMALA	350.747,94	ISLAS MALVINAS	243.401,70
COSTA RICA	340.190,18	GUATEMALA	194.502,81
URUGUAY	306.727,00	URUGUAY	159.942,78
VENEZUELA	230.467,25	R. DOMINICANA	155.259,53
PARAGUAY	168.606,01	BOLIVIA	134.098,46
EL SALVADOR	135.936,38	TRINIDAD Y TOBAGO	122.165,20
HONDURAS	111.987,00	CUBA	105.891,79
JAMAICA	102.514,77	HONDURAS	79.257,27
TRINIDAD Y TOBAGO	83.425,05	EL SALVADOR	62.474,08
BOLIVIA	75.129,29	PARAGUAY	58.497,10
ISLAS MALVINAS	70.863,32	NICARAGUA	38.365,80

Fuente: Cámaras de España.

Fuente: Cámaras de España.

TONELADAS DE MERCANCÍA	
UNIDAD DE CARGA	TONELADAS
Graneles líquidos	26.595.463
Mercancía general	24.544.134
Graneles sólidos	14.562.436
TOTAL	65.702.033

Fuente: Puertos del Estado.

toneladas y 324.837 TEUs, refuerza su papel como centro logístico diverso, con fuerte presencia en

sectores como la automoción, la alimentación, la tecnología y el tráfico intermodal.

Algeciras, Cartagena y Valencia, líderes en los tráficos con América Latina

El tráfico portuario con América Latina en 2024 consolida el liderazgo de Algeciras, Cartagena y Valencia. Durante el año 2024, el intercambio de mercancías entre los puertos españoles y América Latina ha dejado cifras reveladoras sobre la distribución del tráfico portuario. Según los datos recopilados, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras lidera el ranking con más de 11,3 millones de toneladas manipuladas, consolidando su papel estratégico como punto clave en el comercio internacional. Le siguen los puertos de Cartagena, con más de 10,1 millones de toneladas, y Valencia, con 7,6 millones.

En el norte destaca Bilbao con cerca de 7,5 millones de toneladas, mientras que Barcelona, en el noreste peninsular, supera los 6 millones. Otros puertos como A Coruña (3,3 millones), Huelva (2,9 millones) y Las Palmas (2,7 millones) también muestran una participación destacada en este flujo comercial.

El tráfico marítimo entre España y América Latina, tanto en graneles como en mercancía general, muestra la importancia de mantener y fortalecer las infraestructuras portuarias para asegurar la competitividad y eficiencia del comercio exterior español.

TRÁFICO EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES	
AAPP	Toneladas
BAHÍA DE ALGECIRAS	11.329.976
CARTAGENA	10.149.479
VALENCIA	7.609.507
BILBAO	7.492.767
BARCELONA	6.031.902
TARRAGONA	4.181.148
A CORUÑA	3.335.331
HUELVA	3.287.401
GIJÓN	2.804.101
CASTELLÓN	1.893.502
LAS PALMAS	1.534.459
VIGO	1.123.593
MARÍN Y RÍA PONTEVEDRA	890.284
AVILÉS	757.675
SANTANDER	684.856
ALICANTE	652.045
MÁLAGA	620.514
ALMERÍA	451.231
SANTA CRUZ DE TENERIFE	288.256
BAHÍA DE CÁDIZ	268.324
PASAIA	122.690
FERROL-SAN CIBRAO	66.956
MOTRIL	44.333
CEUTA	41.766
VILAGARCÍA	35.760
BALEARES	4.177
TOTAL	65.702.033

Fuente: Puertos del Estado.

LOGÍSTICA • La relación España-América Latina es bidireccional y necesita una actualización estratégica para mantener su peso en la región

España y la Unión Europea tienden puentes frente al afán expansionista de China y Estados Unidos

➔ España y América Latina mantienen una estrecha relación comercial, sustentada en múltiples alianzas estratégicas que abarcan comercio, inversión y cooperación económica, aunque la creciente influencia de China y la irrupción de las políticas arancelarias de Donald Trump amenazan con desequilibrar la balanza.

JAIME PINEDO

BILBAO. Los datos económicos de la relación de España con los países de América Latina muestran que España es el segundo mayor inversor en la región en términos absolutos, solo detrás de Estados Unidos.

Un total de 1.367 empresas españolas, según datos de DataComex (web de la Secretaría de Estado de Comercio de estadísticas de comercio exterior de mercancías de España, con datos del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria, y de los Estados miembros de la Unión Europea), exportó productos a países América Latina en 2024, con un stock de inversión que supera los 153.000 millones de euros.

En el ámbito de las relaciones entre España y los países de América Latina, este año 2025 está marcado por la era Trump, por tres cumbres (UE-CELAC, de las Américas e Iberoamericana) y por el proceso de ratificación de dos importantes acuerdos de aso-



El Rey Felipe VI participó en la XXIX Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno en Cuenca (Ecuador) del 12 al 15 de noviembre de 2024.

ciación (Mercosur y México), que suponen desafíos y oportunidades para España y para la Unión Europea) con relación a América Latina.

La relación España-América Latina es bidireccional y necesita una actualización estratégica. España ya no sólo es un inversor en América Latina, sino también recibe flujos de inversión y migración significativos desde la región. Empresas latinoamericanas están expandiendo su pre-

sencia en España y México se ha convertido en uno de los mayores inversores extranjeros.

"Esto exige una nueva estrategia basada en la reciprocidad y la cooperación económica y política", señala el Real Instituto Elcano en su informe "España y América Latina en 2025: desafíos y oportunidades", elaborado por Carlos Malamud, Rogelio Núñez y Ernesto Talvi.

Tensiones con EE.UU.

La segunda presidencia de Trump está redefiniendo la relación con América Latina, obligando a España y a la Unión Europea a situarse como socio estratégico. La Administración Trump ha endurecido su política comercial y migratoria en América Latina, lo que generará tensiones con varios países. Mientras tanto, China

sigue expandiendo su presencia económica con inversiones estratégicas en infraestructura y recursos naturales.

En 2024, las relaciones comerciales entre China y América Latina continuaron fortaleciéndose, alcanzando un volumen de intercambio que superó los 500.000 millones de dólares. Durante los primeros ocho meses del año, el comercio bilateral sumó 348.900 millones de dólares, lo que representa un incremento del 8,6% en comparación con el mismo período del año anterior, según datos de la Administración de Aduanas de la República Popular China.

En este escenario de competencia global, España y la UE tienen la oportunidad de consolidarse como un socio confiable, promoviendo acuerdos comerciales, fortaleciendo relaciones

bilaterales y ofreciendo alternativas de inversión estables en la región.

Crecimiento insuficiente

Por otra parte, la inversión extranjera y la modernización económica son clave para el futuro de América Latina. A pesar de la estabilidad macroeconómica, el crecimiento en América Latina sigue siendo insuficiente para

EL DATO

1.367

EMPRESAS. Un total de 1.367 empresas españolas exportaron productos a países de América Latina en 2024, según datos de DataComex.

España-América Latina: un proceso de doble dirección

La relación entre España y América Latina debe verse como un proceso de doble dirección. A los cambios geopolíticos, políticos y económicos vinculados al regreso de Donald Trump y a la creciente pugna geopolítica y económica entre China y EE.UU. se suman entre 2025 y 2026 tres citas regionales que repercutirán directamente en la política exterior española. La Cumbre UE-CELAC, en Colombia; la X Cumbre de las Américas, en República Dominicana; y la gestión de la secretaría pro tempore (SPT) de la XXX Cumbre Iberoamericana (2026), en España. Además, en 2025 nueve países latinoamericanos celebrarán elecciones de diferente tipo.

En contexto España debe demostrar que no ha perdido pie en América Latina, por más que actualmente ningún actor internacional relevante puede presumir de mantener sus pasados niveles de influencia. Dada la imposibilidad de tener una política regional coherente, hay que poner mayor énfasis en las relaciones bilaterales.



Empresas latinoamericanas están expandiendo también su presencia en España.

La partida se juega en el tablero de los acuerdos comerciales

El presidente de Estados Unidos, Donald Trump, ha anunciado su intención de imponer aranceles del 25% a las importaciones provenientes de México y Canadá como forma de presionar a sus vecinos a tomar medidas para contener los flujos migratorios y el tráfico de fentanilo a través de las fronteras.

La agenda de America First puede llevar también a renegociar los acuerdos comerciales con México (y Canadá), Colombia, Chile, Perú, Ecuador, América Central y República Dominicana (DR-CAFTA), en condiciones menos ventajosas. Esto podría perturbar los flujos comerciales, afectando especialmente a las economías fuertemente dependientes del mercado de estadounidense.

Esta posibilidad abre oportunidades comerciales para la UE, que tiene acuerdos de asociación y/o de libre comercio con México, Colombia, Chile, Perú, Ecuador, América Central y el CARIFORUM.

El papel de España y la UE

Para capitalizarlas es indispensable la ratificación por el Consejo de la UE y el Parlamento Europeo del acuerdo de asociación UE-Mercosur y del acuerdo de modernización UE-México.

El papel de España ha de ser tan determinante en la ratificación de estos acuerdos comerciales como lo fue para cerrar su negociación. El cierre de la negociación en torno a la actualización del Tratado México UE es una señal muy importante en este camino.

Para el Mercosur, México y para toda América Latina, estos son acuerdos estratégicos ante las incertidumbres emanadas de EE.UU. Para la UE, es la po-



El 6 de diciembre de 2024, tras 25 años de negociaciones, Mercosur y la Unión Europea (UE) alcanzaron en Montevideo (Uruguay) un acuerdo para la conformación de un espacio de libre comercio entre ambos bloques. Desde la izquierda: Javier Milei (Argentina), Luis Alberto Lacalle Pou (Uruguay), Ursula von der Leyen (UE), Luiz Inácio Lula da Silva (Brasil) y Santiago Peña (Paraguay).

sibilidad de transformarse en el jugador dominante en la región. De ratificarse, la UE tendría acuerdos con el 95% del PIB de América Latina, comparado con el 44% de EE.UU. y el 14% de China, y sería la potencia con mayor presencia y vínculos más profundos en la región.

Una asociación de este tipo tendría importantes beneficios mutuos. Las economías de la UE y América Latina son complementarias. América Latina posee abundantes recursos energéticos y minerales, capacidad de producir energía limpia y alimentos ecológicos a gran escala. La UE puede aportar capital, tecnología de vanguardia y el know-how indispensable para contribuir a reactivar la inversión y el crecimiento en la región.

absorber la demanda laboral y reducir la pobreza. En este contexto, la atracción de inversiones en sectores estratégicos como la transición verde y digital es esencial para el desarrollo sostenible.

Sin embargo, la Administración Trump no prioriza la transición verde y presionará a los países de la región para desalentar inversiones chinas en sectores clave como infraestructura, telecomunicaciones y energía.

Estos factores abren una oportunidad para que España y la UE desempeñen un papel central en la región, canalizando inversiones estratégicas y promoviendo acuerdos comerciales como UE-Mercosur y la modernización del acuerdo con México. La ratificación de estos tratados es, por tanto, crucial para fortalecer la presencia europea y ofrecer alternativas económicas viables frente a la disputa geopolítica entre Estados Unidos y China.

Oportunidades para España

El regreso de Donald Trump a la Casa Blanca y el recrudecimiento de la tensión entre EE.UU. y algunos países latinoamericanos abre una ventana de oportunidad para que España y la UE se alcen como alternativa confiable y como aliado estratégico de la región. La presencia española y europea se desplegará en diversos escenarios, a partir de la Cumbre UE-CELAC, en 2025, y la Iberoamericana, en 2026.

La alianza estratégica bregional, ante el despliegue de EE.UU. y de China, puede profundizarse con la ratificación de dos importantes acuerdos de asociación (UE Mercosur y UE-México), fundamentales no sólo como una estrategia comercial, sino como un mensaje político.

También será importante el impulso a las inversiones españolas y europeas en sectores estratégicos, como las materias primas críticas, las energías renovables y las cadenas industriales descarbonizadas aprovechando iniciativas como el Global Gateway.

Relación simétrica

Frente a la expansión china y el unilateralismo de Trump, España y la UE apuestan por una relación más simétrica, centrada en la defensa de valores compartidos (multilateralismo y democracia) y en una visión común del comercio (basado en reglas) y en el desarrollo sostenible.

La UE y España podrían ser los socios que permitan a América Latina no sólo diversificar sus vínculos geopolíticos, económicos y comerciales, sino también facilitar la sofisticación de su matriz productiva y exportadora.

En este contexto, la Cumbre Iberoamericana a celebrarse en España en 2026 se presenta como un posible punto de in-

flexión para revitalizar el proyecto iberoamericano y demostrar que España sigue siendo el socio

estratégico que la región necesita como puente indispensable entre Europa y América Latina,

consolidando su liderazgo y reafirmando su compromiso latinoamericano.

INFOPORT

DIGITALIZACIÓN EN LOGÍSTICA PORTUARIA

PCS-Port Community System

Gestión del Transporte Terrestre

Optimización de Escalas



MARÍTIMO • La carga contenerizada sumó en 2024 un total de 153,3 millones de toneladas y 13,90 millones de TEUS, con un aumento del 19,6%

El sistema portuario de Brasil bate récords de tráfico en pleno proceso de modernización

➔ El sistema portuario de Brasil, uno de los más extensos y estratégicos de América Latina, desempeña un papel clave en el comercio exterior del país y alcanzó cifras de tráfico récord en 2024, con 1.320 millones de toneladas, aunque enfrenta desafíos de modernización e infraestructura que limitan aún su competitividad.

JAIME PINEDO

BILBAO. Con más de 7.400 km de litoral y una red de más de 40 instalaciones portuarias, que incluyen puertos públicos, terminales privados y estaciones de transbordo, el sistema portuario de Brasil desempeña un papel fundamental en la economía del país, como clave para la exportación e importación de mercancías, facilitando no sólo el comercio internacional, sino que también la distribución interna de productos.

En 2007, el gobierno de Lula da Silva, de nuevo ahora en el poder, lanzó el Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), concentrado en proyectos de infraestructura como energía y logística. El gobierno federal renovó el programa en 2023, incluyendo también otros ámbitos.

Tráficos récord en 2024

Entre enero y diciembre de 2024, el sector portuario brasileño obtuvo el mayor movimiento registrado en la serie histórica, alcanzando 1.320 millones de toneladas de mercancías, lo que representa un crecimiento del 1,18% respecto al año 2023.

En 2024, el sector portuario brasileño obtuvo el mayor tráfico de su historia con 1.320 millones de toneladas, un 1,18% más que en 2023

El año pasado también fue histórico para los puertos públicos y el movimiento de contenedores, según los datos del Informe de Desempeño Acuá-



Ceremonia de firma del contrato de concesión de la Terminal ITG02 del Puerto de Itaguaí.

tico 2024 de la Agencia Nacional de Transportes Acuáticos (ANTAQ).

Según el ministro de Puertos y Aeropuertos, Silvio Costa Filho, estos números reflejan "la modernización de la logística portuaria y la creciente demanda del comercio marítimo". "Este crecimiento demuestra la recuperación del sector y la creciente demanda del transporte marítimo como uno de los principales motores del desarrollo económico de Brasil", destaca Costa Filho.

Balanza comercial

Entre los productos más destacados en términos de porcentaje de mercancías manipuladas se encuentran el Trigo, con un cre-



El ministro de Puertos y Aeropuertos de Brasil, Silvio Costa Filho, presidió la presentación de los resultados 2024 del sistema portuario brasileño.

EL DATO

+1,1%

TRÁFICO 2025. ANTAQ prevé que el tráfico portuario en Brasil alcance los 1.330 millones de toneladas en 2025, un crecimiento del 1,1% respecto a 2024.

cimiento del 39,5% (9,03 millones de toneladas), el Gas de petróleo (+35,3% con 5,29 millones de toneladas) y los Combustibles, aceites y productos minerales (+23,6% y 4,06 millones de toneladas). Este resultado histórico de 2024 muestra un crecimiento estructurado del sector portuario brasileño con récords consecutivos desde 2019 en movimiento total. Además, las previsiones muestran nuevos movimientos crecientes en los próximos años.

Dado que el 95% de las exportaciones brasileñas pasan por los puertos, el mayor volumen de movimiento en los últimos seis años se refleja en las ganancias en la balanza comercial, que alcanzó en 2024 el segundo mayor

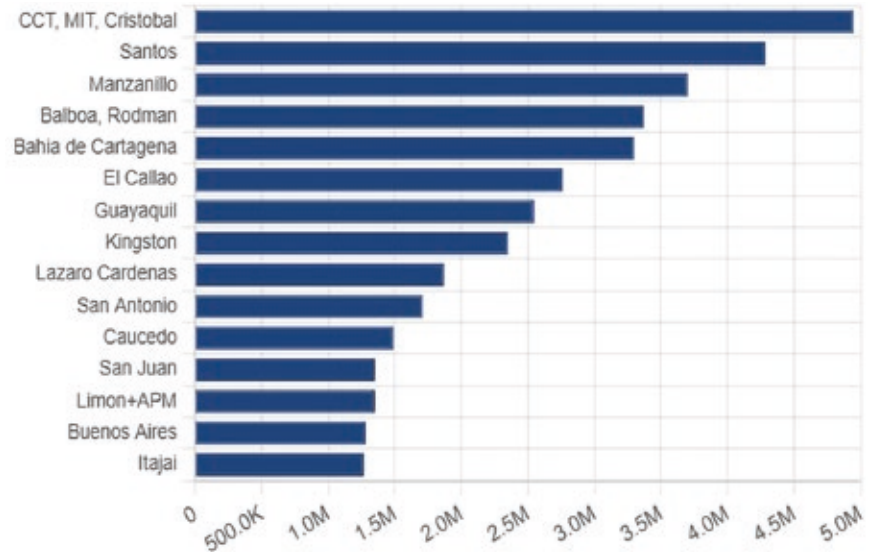
Complejo Portuario de Santos, el hub de América Latina

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), agencia de las Naciones Unidas (ONU), publicó el pasado 12 de marzo su Informe de Puertos 2023-2024, en el que confirma al Puerto de Santos como el mayor de América Latina con datos de movimiento de contenedores de 2023. Según la CEPAL, el Puerto de Santos es el primero de América Latina, con 4,3 millones de TEUs, considerando el puerto público y no el complejo portuario en su conjunto.

En la lista de la CEPAL de los mayores puertos de América Latina, Manzanillo (México) ocupa el segundo lugar, con 3,7 millones de TEUs. A continuación, Cartagena (Colombia), con 3,3 millones; Callao (Perú), con 2,8 millones y Manzanillo, en Panamá, con 2,6 millones. Colón, también de Panamá, ocupa el puesto 13 del ranking, con 1,4 millones de TEUs en 2023.

Hemisferio sur

En la costa este de América del Sur, el puerto que aparece en segundo lugar en las estadísticas de la CEPAL es Buenos Aires (12° en la clasificación general), con 1,4 millones de TEUs. En Brasil, el segundo lugar en la lista lo ocupa Itajaí, conside-



CEPAL, agencia de las Naciones Unidas, publicó el pasado 12 de marzo su Informe de Puertos 2023-2024. Fuente: CEPAL.

rando sólo los datos de la terminal privada Portonave, con 1,3 millones de TEUs.

Para el presidente de la Autoridad Portuaria de Santos, Anderson Pomini, la CEPAL confirma lo que el sector global sabe desde hace años: "Somos también los más importantes del hemisferio sur, considerando todo tipo de carga, y estamos trabajando arduamente para crecer aún más, con proyectos de infraestructura, nuevos arrendamientos como Tecon Santos 10, y la importante expansión de la Poligonal, que atraerá a inversores de todo el mundo".



El presidente de la Autoridad Portuaria de Santos, Anderson Pomini, subraya el objetivo de reforzar su papel como hub de América Latina.

Movimiento Portuario

1.321,1 ▲ 1,23%

Granel Seco

789,1 ▼ -0,18%

Granel Líquido

313,3 ▼ -3,71%

Contenedores

153,4 ▲ 20,05%

Carga General

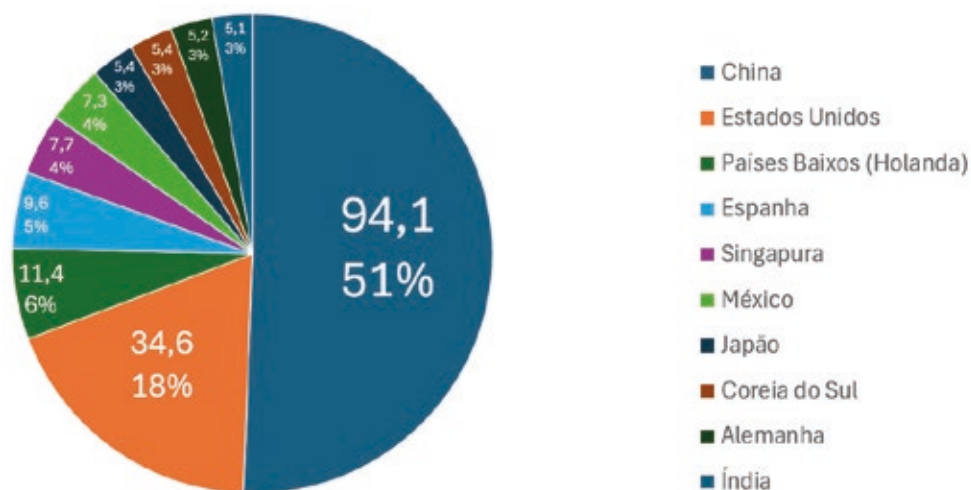
65,3 ▲ 6,40%

El sistema portuario brasileño batió récords de tráfico en 2024. Fuente: ANTAQ.

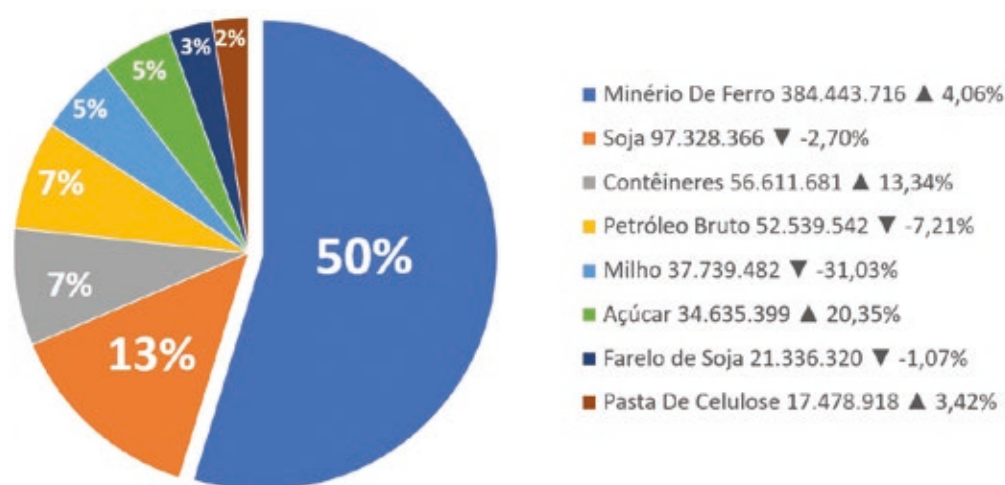
www.lamagnere.com

América a solo un paso

Gracias a nuestras oficinas locales situadas por todo el continente americano gestionamos la logística y el transporte de los principales mercados dando un servicio basado en la excelencia.



España representa el 5% de las exportaciones portuarias de Brasil en valor, con claro dominio de China (51%). Fuente ANTAQ.



El mineral de hierro representa la mitad de las toneladas embarcadas para la exportación en los puertos brasileños. Fuente: ANTAQ.

resultado de la serie histórica con un superávit de 74.500 millones de dólares. Los puertos públicos crecieron el pasado ejercicio un 5,13% y alcanzaron 474,38 millones de toneladas de mercancías, siendo los mejores desempeños los de los puertos de Santos, Itaguaí y Paranaguá con aumentos del 2,05%, 8,78% y 1,65%, respectivamente.

A su vez, entre los 20 puertos públicos con mayor movimiento, el que registró el mayor incremento porcentual fue el Puerto

de Salvador con 6,6 millones de toneladas de carga y un crecimiento del 41,18%.

Contenedores

En cuanto a la carga contenerizada, el tráfico alcanzó en 2024 niveles récord con un total de 153,3 millones de toneladas, un 20% más respecto al mismo periodo del año anterior. De ese total, 105,01 millones de toneladas se transportaron a largas distancias; 46,76 millones en cabotaje y

1,99 millones por navegación interior. Medido en TEUs, el volumen total ascendió a 13,90 millones, con un incremento del 19,6% con relación a 2023.

La tendencia continúa al alza ya que, en el pasado mes de febrero de 2025, el Puerto de Santos volvió a marcar un nuevo dato histórico en el movimiento de contenedores, con 434.700 TEUs, un 8% más en comparación al mismo mes de 2024. Así, el acumulado de los dos primeros me-

ses del año alcanzó los 895.600 TEUs, un incremento de 10,1% y un nuevo récord para el periodo.

Con relación a la carga general, el tráfico alcanzó los 65,43 millones de toneladas, un incremento del 6,66%. Los graneles sólidos movilizaron 788,5 millones de toneladas (-0,25%) y los graneles líquidos alcanzaron 313,1 millones de toneladas de carga (-3,78%).

Terminales públicas y privadas

Entre los puertos públicos brasileños con mayor crecimiento porcentual destaca el Puerto de Salvador, con un crecimiento del 41,18%, alcanzando 6,6 millones de toneladas, seguido por el Puerto de Itaguaí, con un aumento del 8,78%, Puerto de Santos, con un crecimiento del 2,05%, moviendo 138,69 millones de toneladas y Puerto de Paranaguá, con un crecimiento del 1,65%.

Las terminales autorizadas, que presentaron resultados

El 95% de las exportaciones brasileñas pasan por los puertos y el mayor volumen de movimiento en los últimos seis años se refleja en las ganancias en la balanza comercial

constantes respecto a 2023, alcanzaron un movimiento de 845,98 millones de toneladas. En esta categoría, el mayor movimiento fue para la Terminal Marítima de Ponta Da Madeira con 175,98 millones de toneladas y un crecimiento del 5,68%.

En términos porcentuales, entre los 20 TUP (Terminal de Uso Privado) que más volumen movieron en 2024, destaca Porto Itapoá Terminais Portuários, que registró un crecimiento del 16,03%, con 13,61 millones de toneladas.



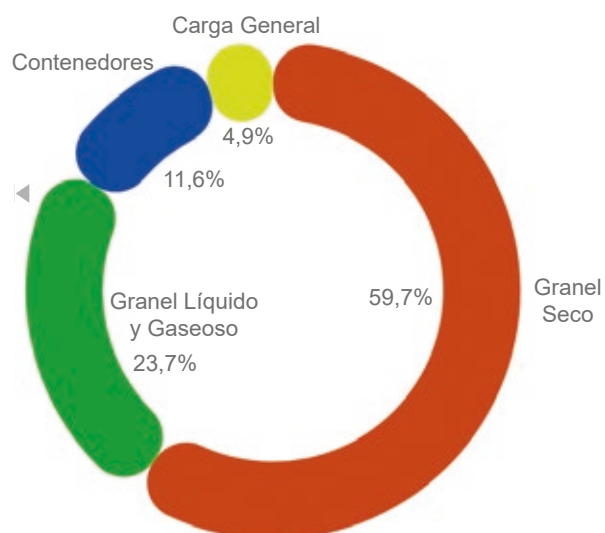
El presidente de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, durante la ceremonia de lanzamiento de la concesión del Túnel Sumergido Santos-Guarujá el pasado 27 de febrero.

Túnel submarino Santos-Guarujá: la gran infraestructura portuaria de Brasil

En el capítulo de las infraestructuras portuarias de Brasil el proyecto del túnel sumergido Santos-Guarujá merece una especial atención, ya que tiene como objetivo aliviar el tráfico pesado que parte del Puerto de Santos hacia el litoral de la orilla izquierda de la costa, dada la congestión que sufre el lado derecho o lado sur. El proyecto fue identificado hace más de 30 años sin que se consiguiera avanzar hasta el pasado año.

El Gobierno de São Paulo y el Gobierno Federal anunciaron recientemente su puesta en marcha, que se realizará mediante una asociación público-privada y una inversión de 6.000 millones de reales brasileños (MBRL), más de 1.000 millones de euros. El túnel garantizará un acceso más rápido de los vehículos pesados a las dos terminales portuarias, reduciendo las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos en un 53%.

El Puerto de Santos, es el más grande de Brasil y de América Latina, por donde transita gran parte de la exportación de granos, contenedores y productos industriales del país, que tiene también puertos vitales como Paranaguá (Paraná) un destacado referente en la exportación de soja y productos agrícolas; Itaguaí (Río de Janeiro), focalizado en la exportación de minerales, o Suape (Pernambuco), importante para la industria petroquímica y el comercio del noreste.



España representa el 5% de las exportaciones portuarias de Brasil en valor, con claro dominio de China (51%). Fuente ANTAQ.

Los tráficos portuarios de 2024 reflejan "la modernización de la logística portuaria, la recuperación del sector y la creciente demanda del transporte marítimo como uno de los principales motores del desarrollo económico de Brasil", según el ministro de Puertos y Aeropuertos de Brasil, Silvio Costa Filho

LOGÍSTICA • Trinidad Jiménez, presidenta de la Cámara de Comercio de Brasil España

“En el corto plazo, los aranceles aumentarán el déficit comercial de Brasil con Estados Unidos”

➔ **Trinidad Jiménez García-Herrera, presidenta de la Cámara de Comercio Brasil-España, confirma a Diario del Puerto que España es el segundo socio comercial de Mercosur, solo detrás de China, y que “la relación con España es muy sólida, como también lo es con el conjunto de la Unión Europea”.**

MARINA CARTAGENA

MADRID. La presidenta de la Cámara de Comercio Brasil-España explica, entre otras cosas, cómo se encuentra la relación actual entre España y Brasil en un contexto de incertidumbre y cambios políticos, con la llegada de Donald Trump a la Casa Blanca o el Acuerdo de Mercosur.

¿Qué potencialidades se están dando en Brasil para el desarrollo del sector logístico?

En primer lugar, habría que poner de manifiesto que Brasil es un gran país, no sólo por tamaño y población, sino por su enclave geográfico y su enorme capacidad para cerrar acuerdos comerciales con distintos actores internacionales. Por lo que consideramos que el Gobierno brasileño estaría facilitando el desarrollo de un sector que es clave para el desarrollo y el crecimiento económico, como es el caso del sector logístico.

“La imposición de aranceles del 25% sobre el acero y del 10% sobre el aluminio importados afecta a Brasil, que es uno de los principales proveedores de estos metales a EE.UU.”

Entre las principales oportunidades destacan las inversiones en infraestructura portuaria y aeroportuaria, especialmente a través del Programa de Aceleración del Crecimiento, que incluye proyectos históricos de modernización y ampliación de puertos y aeropuertos, además de otras infraestructuras

como carreteras, hidroviás y ferrovías. La previsión de inversiones es de 56 millones de euros, con un fuerte enfoque en la participación privada. Se prevé que el 60% de las inversiones sea de empresas del sector privado, lo que fomenta la competitividad y la eficiencia.

Además, Brasil ha incrementado su capacidad en infraestructuras fluviales, mejorando la conectividad entre diferentes regiones del país. Esta expansión de infraestructuras se complementa con el interés de empresas extranjeras, como las españolas, en sectores clave como la energía renovable, lo que augura un futuro prometedor para la logística en Brasil.

¿Cómo puede la Cámara de Comercio Brasil-España ayudar a las empresas ante los cambios en la política comercial internacional?

La Cámara es una institución que, por un lado, reúne a las principales empresas españolas con presencia en Brasil y, por otro, es una entidad que ofrece espacios para la reflexión e información de todos los cambios y acontecimientos que están teniendo lugar en el espacio global. No resulta fácil, pues los cambios se suceden cada día y, como consecuencia, la incertidumbre es mayor en la actualidad. La buena noticia es que Brasil es un país muy estable, con seguridad jurídica y con una enorme fortaleza para enfrentarse a una situación internacional cambiante. La relación con España es muy sólida, como también lo es con el conjunto de la Unión Europea, por lo que la Cámara mantiene una relación muy estrecha con todas las instituciones públicas, que son las que nos pueden ofrecer los instrumentos necesarios para abordar las nuevas situaciones.

En este sentido, y como apoyo a las empresas, la Cámara de Comercio Brasil-España puede presentar las líneas de crédito ICO, que son instrumentos financieros ofrecidos por el Gobierno español para apoyar a empresas y autónomos en sus proyectos de inversión y necesidades de liquidez. Su objetivo principal es facilitar el acceso al crédito, especialmente para peque-

ñas y medianas empresas (pymes) que, a menudo, enfrentan dificultades para obtener financiación en el mercado tradicional.

Además de esto, en la Línea ICO Canal Internacional, también se realizan líneas de financiación a exportadores extranjeros que van a negociar con empresas españolas.

¿Cómo evaluaría el impacto de la llegada de Donald Trump a la presidencia de EE.UU. en el comercio exterior, tanto para Brasil como para España?

La llegada de Donald Trump a la presidencia de EE.UU. ha tenido un impacto significativo en el comercio exterior. Con Brasil, Trump ha implementado políticas proteccionistas, como con el resto del mundo, incluyendo



La presidenta de la Cámara de Comercio Brasil-España, Trinidad Jiménez.

El NVOCC líder a nivel Global

- Presentes con oficinas Vanguard en más de 35 países
- +40 años de experiencia en LCL Neutral
- Servicios exclusivos y personalizados
- Más visibilidad y control de sus envíos end to end 24/7
- Adesso + Simple - Instantánea - Global
- Obtén tus cotizaciones Export CFR - CPT - DAP o Import EXW - FOB - FCA de manera inmediata

Contáctanos: sales.spain@vanguardlogistics.com
Visítanos en vanguardlogistics.com

Making
it fit
to ship

VANGUARD
LOGISTICS

aranceles elevados sobre productos importados. Esto ha afectado a las exportaciones brasileñas,

Acuerdo UE-Mercosur abre oportunidades para incrementar el comercio entre Brasil y España



A través del Programa de Aceleración del Crecimiento, Brasil invierte en infraestructura portuaria y aeroportuaria.

¿Qué nuevos desafíos u oportunidades podrían surgir para las empresas brasileñas y españolas que buscan expandir su presencia internacional? España es el segundo socio comercial de Mercosur solo detrás de China, y se espera un crecimiento del 37% en los intercambios comerciales entre Mercosur y UE después de la firma del Acuerdo.

Además, es una gran oportunidad para el sector agropecuario español porque el Acuerdo abre oportunidades para incrementar el comercio internacional de productos de 350 identificaciones geográficas (como por ejemplo el “Queso Manchego”) y hasta 59 denominaciones de origen de España, como las producciones de aceite de oliva, conservas de pescado, vinos y espumosos.

especialmente en sectores como el acero y la agricultura. No podemos decir que estas decisiones hayan sido más intensas que con otros países más afectados, pero, sin duda, tendrán un efecto negativo a largo plazo. Efecto negativo no sólo en Brasil, sino también en Estados Unidos, que verán incrementados el precio de determinados productos y, como consecuencia, de la inflación. Con España, en particular, las políticas de Trump se han anunciado para toda la Unión Europea y todavía está por ver cómo nos va a afectar y qué sectores serían los más perjudicados.

¿Cuáles son las decisiones comerciales más significativas que puede tomar Trump?

La imposición de aranceles del 25% sobre el acero y del 10% sobre el aluminio importados, afecta a exportadores de América Latina, especialmente a Brasil, que es uno de los principales proveedores de estos metales a EE.UU. También se impusieron barreras adicionales a productos agrícolas, lo que impactó a Brasil que depende de estas exportaciones.

La renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA), que resultó en el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), introdujo nuevas reglas para sectores clave como la industria automotriz. Esto afectó a la logística y a las cadenas de suministro en América Latina, entre ellos Brasil. Y, las tensiones comerciales con la UE llevaron a la imposición de aranceles sobre productos europeos, afectando a exportaciones españolas en sectores como el automotriz y el agroalimentario.

¿En qué medida las políticas proteccionistas de Trump, como los aranceles impuestos a ciertos productos, afectan las exportaciones de Brasil

y de España hacia Estados Unidos?

En la primera quincena de marzo, el presidente de Estados Unidos, Donald Trump, comenzó a implementar una política arancelaria más agresiva, anunciando un aumento del 25% en los aranceles a la importación de acero y su Plan de Aranceles Recíprocos, que se aplicaría universalmente.

Brasil es el segundo proveedor de acero de EE.UU., que compra cerca de la mitad de las exportaciones brasileñas del producto (4.232 millones de euros en 2024).

Otros productos importantes de exportación a Estados Unidos incluyen petróleo crudo (5.336 millones de euros), maquinaria y equipo industrial (3.220 millones de euros), café (1.748 millones de euros) y jugo de naranja (920 millones de euros), así como aviones y sus componentes (2.484 millones de euros). Si el Plan Arancelario Recíproco es efectivamente implementado por el gobierno de los EE.UU., sería posible estimar un aumento promedio de los aranceles sobre los productos brasileños de alrededor de 10 puntos porcentuales, considerando que Brasil tiene un arancel externo promedio de 12,4% y EE.UU., de 2,7%.

El Tratado entre México, EE.UU. y Canadá (T-MEC) introdujo nuevas reglas que afectaron a la logística y a las cadenas de suministro en Brasil

En el corto plazo, el aumento de los aranceles estadounidenses aumentaría el déficit comercial que Brasil tiene con el país. De hecho, a largo plazo, la política contribuiría al aumento de la pérdida de importancia relativa de EE.UU. en la balanza comercial brasileña.

En su opinión, ¿cómo influyó la salida de EE.UU. del TPP (Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica) en el primer mandato de Trump en la dinámica comercial global, y qué consecuencias tuvo para los países de América Latina y Europa?

La salida de Estados Unidos del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP), durante el primer mandato de Donald Trump, tuvo un impacto significativo en la dinámica comercial global y en las estrategias comerciales de los países de América Latina y Europa.

Primero, impactó la dinámica comercial global que obligó a una redefinición de alianzas y estrategias comerciales. Esto llevó a una mayor cooperación entre los países restantes del TPP, que continuaron con el acuerdo bajo el nombre de CPTPP (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership).

Por otro lado, la decisión de Trump generó incertidumbre en el comercio global, ya que EE.UU. era uno de los principales impulsores del TPP. Esto afectó la confianza en los acuerdos comerciales multilaterales y acarrió una mayor dependencia de acuerdos bilaterales.

Todo ello conllevó consecuencias para América Latina, como la reducción de oportunidades comerciales. En concreto, México, Perú y Chile, que eran miembros del TPP, vieron una reducción en las oportunidades comerciales con EE.UU. y tuvieron que buscar alternativas para mantener sus exportaciones. Y también forzó una mayor integración regional, como la Alianza del Pacífico, para compensar la pérdida de acceso preferencial al mercado estadounidense.

Europa no era parte del TPP, la salida de EE.UU. afectó indirectamente a las exportaciones europeas debido a la reconfiguración

de las cadenas de suministro globales, lo que la forzó a enfocarse más en acuerdos bilaterales con otros países y regiones para asegurar sus intereses comerciales, dado el aumento de la incertidumbre en los acuerdos multilaterales.

¿Cómo cree que impactará la presidencia de Trump en las negociaciones del acuerdo Mercosur-UE?

La política proteccionista de Trump, que incluye la imposición de aranceles y barreras comerciales, generó una reacción en Europa y América Latina en favor del libre comercio que influyó en la dinámica política interna de los países del Mercosur y de la UE, generando un mayor interés en consolidar alianzas comerciales que ofrecieran

“Creo que, tras la llegada de Trump, se modificarán las prioridades comerciales dentro de los países miembros de Mercosur”

estabilidad y seguridad frente a las políticas impredecibles de EE.UU.

Las negociaciones del acuerdo Mercosur-UE también se vieron influenciadas por las demandas de la UE en materia de protección climática y sostenibilidad, en contraste con la política medioambiental de la administración Trump. Esto llevó a la inclusión de cláusulas y anexos que reflejan concesiones mutuas en estos temas.

“Si hay una política en Brasil que se considere esencial y transversal, esa es la medioambiental”

En relación con la sostenibilidad y las políticas medioambientales, ¿cómo ve las oportunidades de ambos países para adaptarse a las tendencias internacionales y fortalecer sus exportaciones, especialmente hacia Europa y Estados Unidos?

Si hay una política en Brasil que se considere esencial y transversal en todos los ámbitos de Gobierno, esa es la política medioambiental y de sostenibilidad. De hecho, uno de los ejes fundamentales de la acción de Gobierno para el año 2025 es la celebración de la COP en Belem, donde se dará cita la comunidad internacional para decidir sobre los retos del cambio climático.

Brasil prioriza la acción multilateral contra el cambio climático, reafirmando los compromisos con el Acuerdo de París y las emisiones netas cero para mediados de siglo. El objetivo es que, los líderes asistentes a la Cumbre apoyen la expansión de las energías renovables, las mejoras en la eficiencia energética y la financiación climática para los países en desarrollo. Al tiempo que las iniciativas para combatir los residuos, la contaminación plástica y promover la bioeconomía, también se reconozcan como fundamentales para los objetivos de sostenibilidad.

LOGÍSTICA • Presidente de SINDICOMIS/ACTC, asociación de agentes de carga y transitarios representante oficial único de FIATA en Brasil

Luiz Ramos: “España es un socio histórico y un punto de conexión logística con toda Europa”

→ Como anfitrión de Intermodal South America, Brasil cuenta con un sector logístico resiliente y que juega un relevante papel en las cadenas de suministro globales, como explica a Diario del Puerto Luiz Ramos, presidente de SINDICOMIS/ACTC, que representa a los agentes de carga y logística, transitarios y operadores intermodales de Brasil.

JAIME PINEDO

¿Qué representa la feria Intermodal South America para SINDICOMIS/ACTC?
¿Cómo se presenta en esta edición?

Intermodal South America es el mayor evento de América del Sur enfocado en los sectores de logística, transporte de carga y comercio exterior. Para SINDICOMIS y ACTC, esta es una plataforma estratégica de diálogo con el mercado, las autoridades públicas y los operadores de la cadena logística.

Este año se intensificará nuestro trabajo institucional con

el foco puesto en temas como la reducción de la burocracia, el monitoreo inteligente, la tarificación de los servicios y el fortalecimiento del operador regulado. La edición de 2025 presenta mayor presencia internacional e innovación tecnológica, reflejando la creciente importancia de la logística brasileña en el escenario global.

El comercio exterior de Brasil atraviesa un momento de cambio. 2024 fue un año récord para el movimiento de contenedores en los puertos del país. ¿Cuál es su evaluación?

El récord de 2024 confirma la resiliencia del sector lo- ▶

“Abogamos por que la expansión del movimiento portuario esté acompañada de inversiones integradas y políticas públicas que garanticen una competitividad sostenible”



Luiz Ramos, presidente de SINDICOMIS/ACTC, valora Intermodal South America como una “plataforma estratégica de diálogo”.

XL Congreso de ALACAT-Madrid Air Cargo Day 2025

Madrid acogerá del 11 al 13 de junio el XL Congreso ALACAT-Madrid Air Cargo Day 2025, que se perfila como un evento de referencia para la logística y el transporte que posicionará a Madrid como un punto de encuentro clave para la integración de las cadenas de suministro a nivel global.

Organizado por Foro MADCargo y por la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (ALACAT), el evento contará en el Hotel Meliá Avenida de América con un respaldo muy relevante como será el papel como coorganizador de la Comunidad de Madrid.

Se espera la participación de más de 350 profesionales venidos de todos los rincones del mundo para un evento en el que los organizadores quieren situar en el eje del debate el papel de España como plataforma tricontinental entre América y Asia. ALACAT tendrá una jornada de trabajo de precongreso con Valencia como sede y su puerto como protagonista.

Colaboración España-América Latina

Madrid acogió el pasado 23 de enero un encuentro del comité de ALACAT-Madrid Air Cargo Day 2025, presidido por Jorge Rodrigo, consejero de Vivienda, Transporte e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, quien destacó la relevancia de este evento para consolidar a Madrid como un nodo logístico global de referencia.

Jesús Cuéllar, presidente de Foro MADCargo, presentó la sesión, resaltando la importancia estratégica de Madrid como hub logístico que conecta Latinoamérica, Europa y Asia. Durante su intervención, subrayó el potencial de la ciudad para liderar iniciativas globales de logística y transporte. Por su parte,



Miembros del comité organizador del XL Congreso de ALACAT-Madrid Air Cargo Day 2025. Desde la izquierda: Luis Miguel Torres, director General de Transportes de la Comunidad de Madrid; Leonardo González, presidente de ALACAT; Jorge Rodrigo, consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructura de la Comunidad de Madrid; Jesús Cuéllar, presidente de Foro MADCargo; Moisés Solís, vicepresidente 1º de ALACAT; Eduardo San Román del Centro de Transportes de Coslada ambos de la Comunidad de Madrid.

Leonardo González, presidente de ALACAT, expresó su agradecimiento a todos los participantes por su apoyo al XL Congreso ALACAT-Madrid Air Cargo Day 2025. Además, Moisés Solís, vicepresidente 1º de ALACAT, presentó los orígenes del Congreso ALACAT, una iniciativa que busca conectar las cadenas de suministro latinoamericanas con España, Europa y Asia. Solís subrayó los objetivos principales del congreso: fortalecer la colaboración entre actores del sector, promover la intermodalidad y generar oportunidades de negocio en el ámbito logístico global.



Luiz Ramos, presidente de SINDICOMIS/ACTC, con Stéphane Graber, director general de FIATA.

gístico y la relevancia de Brasil en las cadenas de suministro globales. Sin embargo, el crecimiento del volumen debe ir acompañado de avances regulatorios y estructurales.

Abogamos porque la expansión del movimiento portuario esté acompañada de inversiones integradas y políticas públicas que garanticen una competitividad sostenible.

¿Cómo trabaja Brasil para reducir los cuellos de botella logísticos?

Hemos avanzado en concesiones de infraestructura y digitalización de procesos. Pero el país aún

necesita una política logística integrada, centrada en la interoperabilidad modal, la seguridad jurídica y la eficiencia regulatoria. SINDICOMIS NACIONAL/ACTC trabaja proactivamente con la Receita Federal, ANTAQ y otros organismos, con propuestas concretas para eliminar cuellos de botella sistémicos.

¿Qué ventajas y desafíos presentan los puertos brasileños para una logística eficiente?

Las ventajas incluyen la ubicación estratégica, la vocación exportadora y el creciente protagonismo de las terminales privadas. Los desafíos persisten: acceso terrestre limitado, baja integración multimodal, obstáculos burocráticos y altos costos logísticos. La gobernanza portuaria aún necesita evolucionar hacia un modelo más técnico, moderno y competitivo.

“China sigue siendo el principal socio comercial de Brasil y hay expectativa de aumento del comercio, tanto de materias primas como de bienes de mayor valor agregado”

¿Cómo evalúan los agentes de carga y corredores brasileños la política arancelaria de Donald Trump?

La perspectiva de una reanudación de políticas arancelarias proteccionistas se sigue

con cautela. Crea incertidumbre y presiona a los operadores logísticos globales. Brasil, como país exportador, puede verse afectado indirectamente. Nuestros asociados defienden la previsibilidad y la estabilidad en las relaciones comerciales internacionales.

¿Se espera que aumente el comercio con China?

Sí. China sigue siendo el principal socio comercial de Brasil y hay expectativa de aumento del comercio, tanto de materias primas como de bienes de mayor valor agregado. Esto plantea nuevos desafíos logísticos, especialmente en infraestructura portuaria, almacenamiento y despacho de aduanas.

¿Qué impactos positivos tendrá la reforma tributaria y su reglamentación sobre el comercio exterior brasileño?

Si se regula adecuadamente, la reforma traerá mayor simplicidad fiscal, seguridad jurídica y una reducción de la acumulatividad. En comercio exterior, esto puede significar agilidad, menos litigiosidad y más competitividad. SINDICOMIS/ACTC sigue de cerca este proceso y aboga por que se preserven y mejoren los regímenes aduaneros especiales.

¿Es necesaria una regulación más estricta de las actuaciones de los agentes intermediarios en la negociación de tarifas de fletes internacionales?

Sí. La ausencia de criterios claros en la intermediación puede generar prácticas depredadoras e inseguridad en las relaciones comerciales. Abogamos por regulaciones que honren el trabajo de operadores debidamente calificados, con transparencia, responsabilidad técnica y respeto a los estándares nacionales e internacionales.

¿Cómo evalúa SINDICOMIS/ACTC las relaciones de Brasil y Mercosur con España y la UE?

Las relaciones son estratégicas y deben tratarse con madurez. España es un socio histórico y un punto de conexión logística con toda Europa. El Acuerdo Mercosur-UE podría representar un salto cualitativo en las relaciones comerciales, siempre que las partes mantengan un equilibrio entre el acceso a los mercados y el respeto a la realidad regulatoria y productiva de cada bloque.



+34 93 262 08 38

info@oceantransport.es



Servicio RO RO
Mediterráneo
Norte de África
Americana latina

IMPORT & EXPORT

Asesoría y logística
Gestión de aduanas
Servicio de almacenaje
Consolidados y completos



SIL

Barcelona

18 - 20 junio 2025

CONECTAMOS MUNDOS PARA IMPULSAR LA INNOVACIÓN

FERIA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE,
INTRALOGÍSTICA Y SUPPLY CHAIN

www.silbcn.com

ORGANIZADO POR

ZF | CONSORCI
barcelona
ZONA FRANCA

MEDIA SPONSOR

LA VANGUARDIA

seawide TRUST

Trust is our compass to guarantee that ships, goods, and businesses can reach safe haven.

That's how we merge reliability, audacity, and safety for over 200 years.

Across every ocean, through every route, in every port.

We are Boluda.



boluda.com.es

